

Klassik

24 SEITEN SPEZIAL: 40 JAHRE PAGODE

1/2003 Deutschland 3,60

Mercedes 230 SL

- 25 JAHRE MEXIKO-KÄ
- ALPINA-CLUBTREFFEN
- MONTEVERDI 375/4
- JEAN TINGUELY UND J



**FAHRBERICHT
FIAT 2300 S**



**FASZINATION MASERATI 300 S
UND FERRARI 860 MONZA**



**RESTAURIERUNG
OPEL 1.2 CABRIOLET**



**BESSER MACHEN
TIPPS ZUM MGB**

Wie einst im Mai



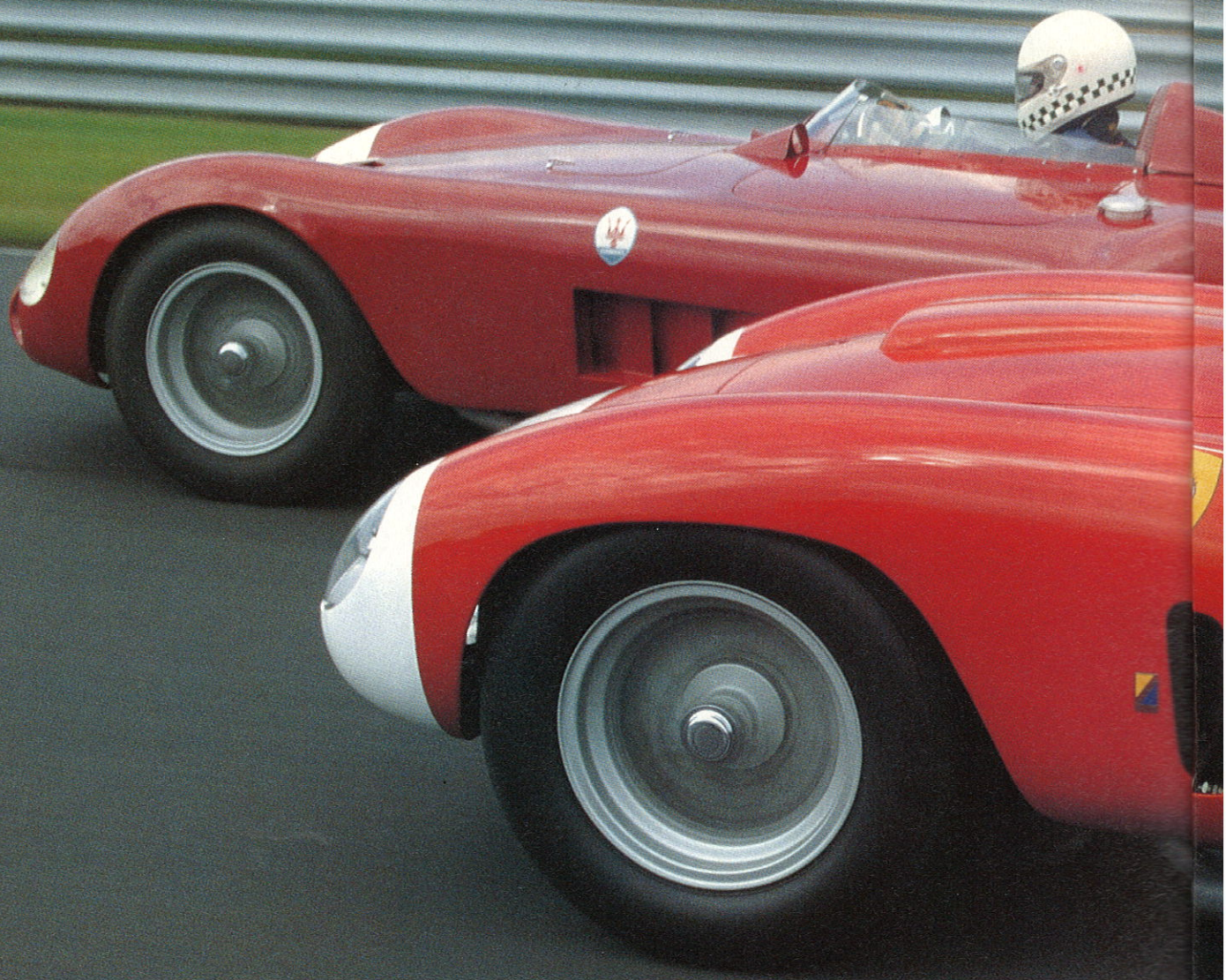
Sport Präsentation Ferrari 860 Monza und Maserati 300 S

Renngeschichte wird lebendig: Beim 1000 km-Rennen auf dem Nürburgring im Mai 1956 belegten dieser Maserati 300 S (Chassisnummer 3059) und der Ferrari 860 Monza (Nummer 0602 M) unter den Fahrern Stirling Moss und Juan Manuel Fangio die Plätze eins und zwei. Für Motor Klassik kehrten die einstigen Konkurrenten noch einmal auf die ehrwürdige Eifelpiste zurück.

Autor: Hans-Jörg Götzl, Fotograf: Hardy Mutschler



Zwei Zeitmaschinen: Dieselben Autos, dieselbe Rennstrecke, 46 Sommer später



Es riecht nach heißen Bremsen, nach unverbranntem Benzin und Castrol R – so muss es damals gewesen sein

Kein Zweifel, so muss es damals ausgesehen haben: Seite an Seite pflügen der Ferrari 860 Monza und der Maserati 300 S durch das Hatzenbachgeschlängel, heben an der Kuppe am Flugplatz leicht ab und stürzen sich die Fuchsröhre hinunter. Speichenrad an Speichenrad durchheilen sie den Adenauer Forst, Metzgesfeld und Kallenhard, rutschen, die gesamte Streckenbreite nutzend, über die

Brücke bei Breidscheid, um dann ab dem Bergwerk die lange Steigung zum Karussell hinaufzustoßen.

Der mächtige 3,5-Liter-Vierzylinder des Ferrari grollt dabei wie ein nahes Unwetter, das über die Eifelberge rollt, während der Drei-Liter-Sechszylinder des Maserati nicht minder Ehrfurcht gebietend, aber mit höherer Tonlage brüllt wie ein wütender Sturm. Es ist eine Orgie aus

vorbeiwischender roter Farbe, aus wimmernden Reifen und einer Fahrdynamik an den Grenzen der Physik. Es riecht nach heiß gefahrenen Bremsen, nach unverbranntem Benzin und nach Castrol R. Genau so muss es damals gewesen sein.

Damals, das war am 27. Mai 1956: Ein Maisonntag, wie er in der Eifel nur alle hundert Jahre vorkommt – mit wolkenlosem, blauem Himmel und fröhlichem



lichen Temperaturen. Ideale Bedingungen für das zweite 1000 km-Rennen auf dem Nürburgring, das gleichzeitig als vierter Lauf zur 1953 eingeführten Sportwagen-Weltmeisterschaft zählte. Diese genoss seinerzeit ebenso viel Ansehen wie die Formel 1. Dennoch leisteten sich nur die Erzrivalen der Scuderia Ferrari und der Officine Alfieri Maserati den Luxus, alle Rennen mit Werkswagen zu beschicken. Den

ersten Lauf in Buenos Aires hatte Maserati für sich entscheiden können, Ferrari konterte mit Siegen in Sebring und bei der Mil-le Miglia. Es stand also 2:1 für Maranello.

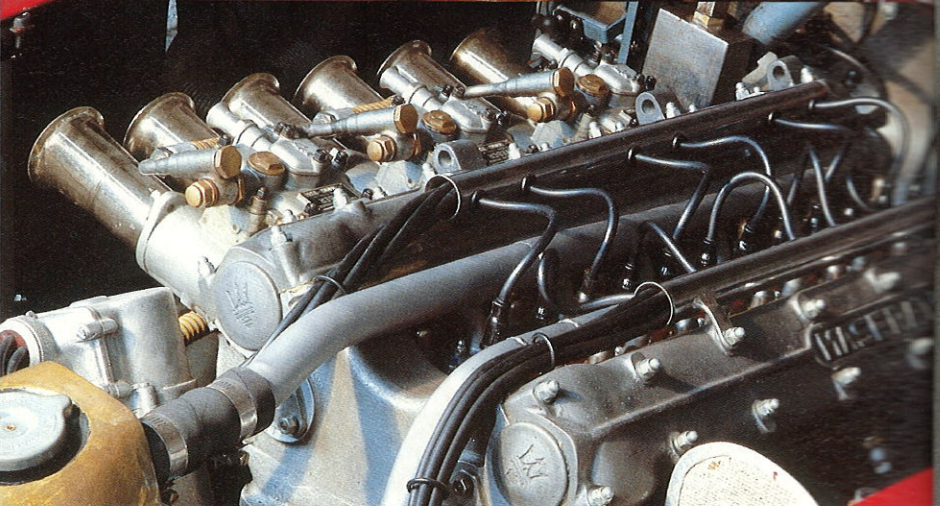
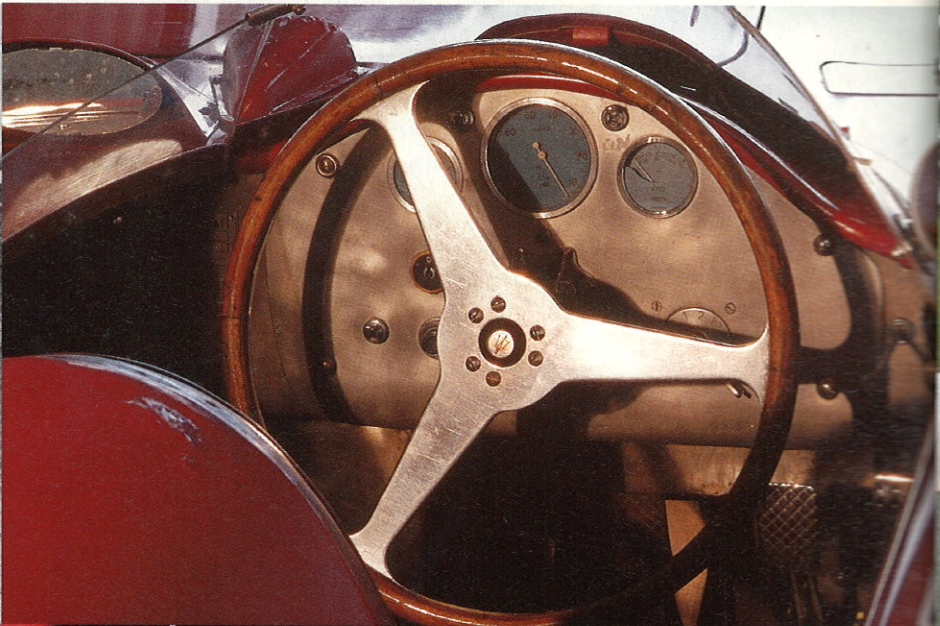
Pünktlich um neun Uhr morgens sprinten 57 Fahrer zu ihren Wagen, ganz vorn Juan Manuel Fangio mit der besten Trainingszeit auf dem Ferrari 860 Monza mit Startnummer eins. Dennoch kommt Stirling Moss auf dem Maserati 300 S mit der

Startnummer fünf als Erster wieder an der Haupttribüne vorbei – dahinter Mike Hawthorn auf Jaguar, dann Fangio, der den Briten kurz darauf wieder überholt und Jagd auf Moss macht.

In der 19. Runde aber stellt Moss' tod-unglücklicher Teamkollege Jean Behra den Maserati mit gebrochener Hinterachse an die Box, und Fangios Teamkollege Eugenio Castellotti geht mit dem Ferrari in

Mannschaftserfolg: Vier Fahrer aus vier Nationen

Nur das Nötigste: Karges Maserati-Cockpit mit dominierendem Drehzahlmesser



Anfänglich in Führung: Moss auf dem Maserati Nr. 5

Abgeleitet vom F1-Treibsatz: Wunderschöner Drei-Liter-Sechszylinder des 300 S

Führung. Maserati-Rennleiter Nello Ugolini, frisch von Ferrari zu Maserati gewechselt, fackelt nicht lange und beordert den zweiten 300 S mit der Nummer sechs an die Box – gefahren von Piero Taruffi und Harry Shell, die drei Minuten hinter der Spitze liegen. Behra springt hinein und geht auf Verfolgungsjagd, knöpft Castellotti pro Runde gut fünf Sekunden ab.

Dann übernimmt Moss wieder den Maserati und trifft auf Fangio im Ferrari. Was nun folgt, ist ein Kampf der Giganten: Fangio gegen Moss, der vielleicht beste Formel 1-Fahrer aller Zeiten gegen seinen ehemaligen Teamkollegen, gegen den Einzigen, der ihn überhaupt schlagen konnte, und der vermutlich der bessere Sportwa-

genfahrer ist. Ein gnadenloses Duell auf der schwierigsten Rennstrecke der Welt mit 22,8 Kilometer Länge und 170 Kurven pro Runde. Meter um Meter holt Moss auf; als Fangio in Runde 40 noch einmal Sprit fassen muss, geht der Engländer am Argentinier vorbei und gibt die Führung nicht mehr ab. Die Zuschauer sind aus dem Häuschen, und Hans-Ulrich Wieselmann schreibt in *auto motor und sport*: „Dies war eines der schönsten Rennen, die wir je auf dem Nürburgring gesehen haben.“

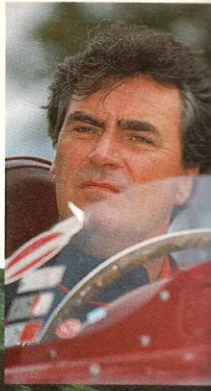
Zwischen Maranello und Modena steht es nun 2:2, doch der letzte Lauf der Sportwagen-WM 1956 wird für Maserati zum Debakel: In Kristianstad fallen alle fünf gestarteten Wagen aus, Ferrari feiert

einen triumphalen 1-2-3-Sieg und den dritten WM-Titel. Nicht zuletzt deshalb gilt der Erfolg des 300 S am Nürburgring als einer der glanzvollsten Siege der Maserati-Historie, auch wenn es, wie Chronist Giovanni Lurani mit mildem Spott vermerkt, „dazu vier Fahrer aus vier Nationen und zwei Fahrzeuge brauchte“.

Heute geht es am Nürburgring nicht mehr um Punkte in der Sportwagen-Weltmeisterschaft. Dennoch donnern der Ferrari 860 und der Maserati 300 S durch die Eifel, dass den zufälligen Zuschauern das Wasser in die Augen steigt. Kein Wunder, schließlich können die Fahrer Fritz Grashof aus Hof und Klaus Werner aus Wuppertal zusammen fast ebenso viel Renn-

Maserati 300 S-Fahrer Klaus Werner

„Auf der Nordschleife macht der Maserati richtig Spaß – aber man sollte immer mit Respekt fahren“



Lange Nase: 1956 wurde im Werk die Frontpartie des Maserati verlängert

erfahrung vorweisen wie ein komplettes, neuzeitlich juveniles F1-Starterfeld.

Fritz Grashei, im zivilen Dasein Unternehmer, sammelt seit gut drei Jahrzehnten sportliche Klassiker und setzt sie entsprechend ein; beim letzten historischen GP in Monaco etwa stellte der 60-Jährige in verwegener Fahrt einen Alfa 8C Monza auf den zweiten Platz hinter einen auffällig schnellen Bugatti. Klaus Werner wiederum versorgt die internationale Renngemeinde seit knapp einem Vierteljahrhundert mit ausgesuchtem, möglichst originalen Material; nahezu ebenso lang findet sich der Name des 52-Jährigen in allen Ergebnislisten.

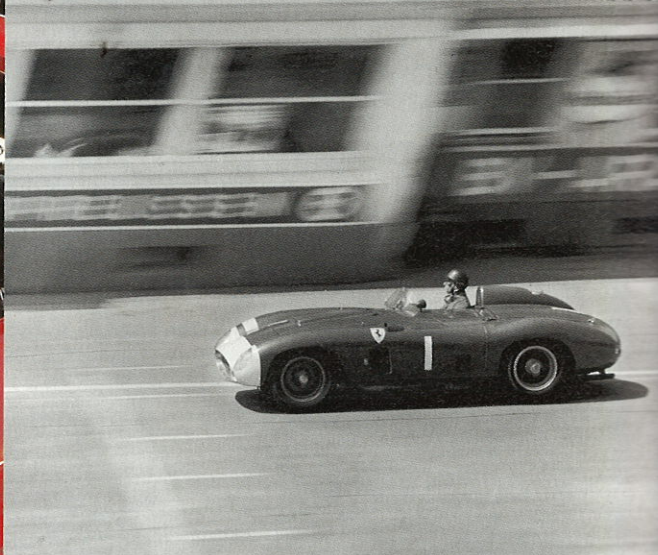
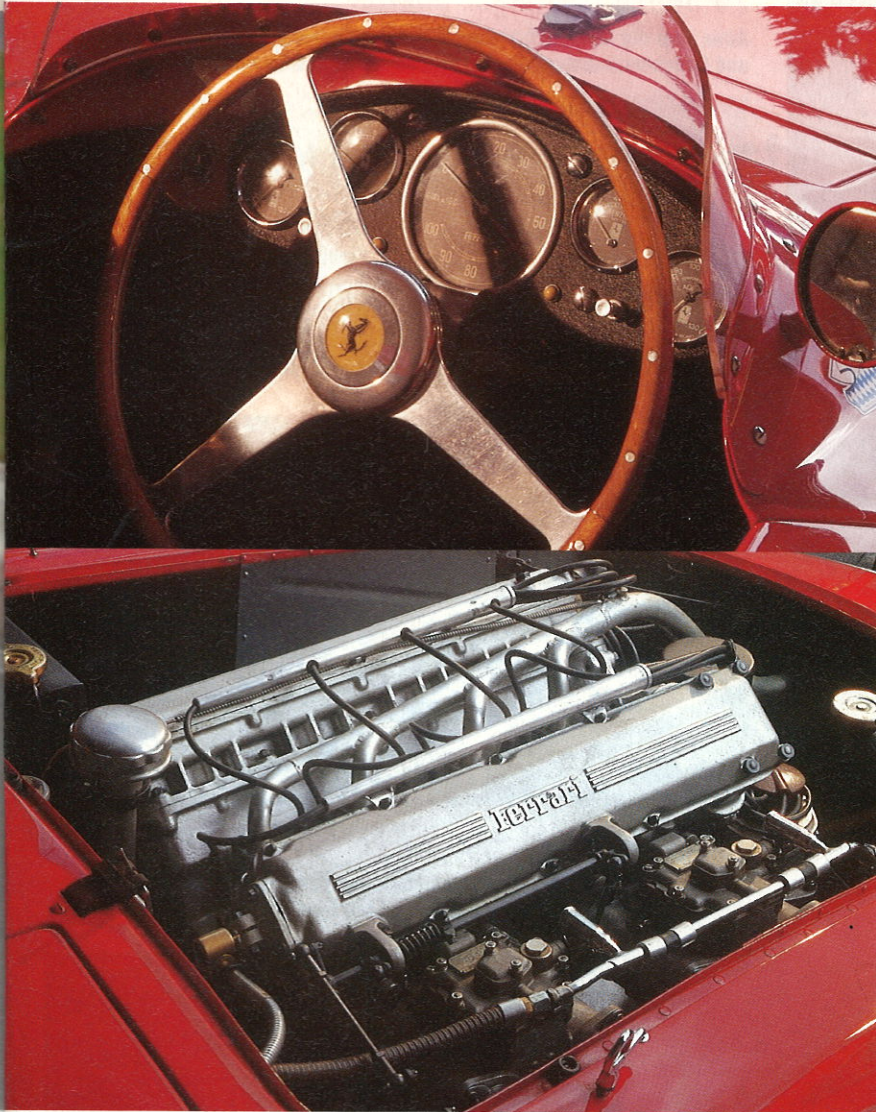
Auch den 860 Monza hat Klaus Werner einst vermittelt, ein wunderbar originales

Fahrzeug von ganz besonderem Reiz: Der rote Spider mit der weiß lackierten Frontmaske ist eben nicht irgendein Auto, nicht irgendein Ferrari, sondern der 860 Monza mit der Chassis-Nummer 0602 M - das Auto, mit dem Fangio 1956 am Nürburgring Zweiter wurde, mit dessen Hilfe Ferrari den WM-Titel erkämpfte und das, nebenbei bemerkt, Fangio auch zeitweise gehörte. „Drei Exemplare wurden gefertigt, einer wurde zum Zwölfzylinder umgebaut, der andere steht in Amerika“, sagt Grashei.

Auch bei seinem Exemplar arbeitet unter der eleganten, von Pininfarina gezeichneten und von Franco Scaglietti geformten Aluminiumhaut ein gewaltiger Reihenvierzylinder, abgesehen von einigen Vorkriegs-

monstern der größte Vierzylinder im Rennsport überhaupt. Wer Ferrari immer mit einem Dutzend Zylindern gleichsetzt, irrt: Die Scuderia feierte mit allen möglichen Motorenbauarten Erfolge; die einzige Konfiguration, mit der Maranello nicht wirklich zurecht kam, waren Reihensechszylinder. Wie kreativ Motorenchef Aurelio Lampredi war, zeigt sich daran, dass er kurz vor seinem Weggang Ende 1955 zu Fiat noch einen 2,5-Liter-Zweizylinder-Reihenmotor für die Formel 1 konstruierte.

Auch der Vierzylinder im 860 Monza zählt zu Lampredis Meisterwerken: Ein Respekt einflößendes Stück Maschinenbau mit gut zehn Zentimeter dicken Kolben, die bei jeder Kurbelwellenumdrehung



Monumentales Kraftpaket: Ferraris 3,5-Liter-Reihenvierzylinder

Schnellste Trainingsrunde am Nürburgring: Fangio im Ferrari

ebenso weit auf und ab poltern und bei 6200 Touren 310 PS freisetzen. Das Doppelnockenwellen-Triebwerk füllt den Maschinenraum derart aus, dass man meinen könnte, der Gitterrohraufbau über dem Rahmen sei um den Motor herumgeschweißt worden.

„Der Motor ist ein Traum“, sagt Fritz Grashei, „insgesamt aber ist das Auto nicht einfach zu bewegen: Der Grenzbereich ist schmal, der Monza dreht sich ohne Ankündigung.“ Das kann unangenehm werden, schließlich sitzt der Fahrer in dem auf 260 km/h übersetzten Sportwagen ohne Überrollkäfig festgeschnallt in der Sitzschale. „Bei einem Überschlag bremst man mit dem Kopf“, erklärt Grashei.

Ebenso gefährlich, alles in allem aber harmonischer zu bewegen ist der Maserati 300 S. Unter der schlanken, von Medardo Fantuzzi geschaffenen Leichtmetallhülle verbirgt sich der berühmte, 286 PS starke Reihensechszylinder, der bis auf den Hub mit dem Motor des weltmeisterlichen Formel 1-Typ 250 F identisch ist. Das Prinzip

des Leiterrahmens mit Gitteraufbau, Einzelradaufhängung vorn und DeDion-Achse hinten entspricht dem des einstigen Konkurrenten von Ferrari, auch die Fahrleistungen sind etwa gleich.

Und auch hier haben wir dieselbe Faszination. Dies ist nicht irgendein Maserati, nicht irgendeiner der 29 gebauten 300 S (von denen noch 22 echte Fahrzeuge erhalten sind), sondern das Exemplar mit der Rahmennummer 3059: Jener Maserati mit Startnummer sechs, der 1956 das 1000 km-Rennen gewann. „In der Summe seiner Eigenschaften - Historie, Renngeschichte, Originalität, Zustand - ist Nummer 3059 wohl der beste existierende 300 S überhaupt“, meint Maserati-Spezialist Mario Linke von der Firma Methusalem.

„Der Wagen wurde Ende 1955 gebaut, kam bei der Targa Florio 1956 als Zweiter ins Ziel, gewann das 1000 km-Rennen, Bari und die TT in Australien. Anschließend verblieb er bis Anfang der neunziger Jahre dort“, erklärt Klaus Werner zur Geschichte. Nachdem er Nummer 3059 aus Austra-

lien geholt hatte, ließ er bei Mario Linke behutsam die Mechanik überarbeiten, die vormalig orange Lackierung wich dem aktuellen Maserati-Dunkelrot.

Motor, Chassis und die im Werk 1956 auf Langnase veränderte Karosserie befinden sich somit wie beim Ferrari im Originalzustand. Was Klaus Werner und Fritz Grashei zunehmend Kopfzerbrechen bereitet, weil die Zahl der bis zur Schamgrenze modifizierten Konkurrenten ständig zunimmt. „Gegen einen 300 S mit umgeschweißtem Rahmen zu starten, der unter gleichem Fahrer zwei Sekunden schneller fährt, ist sinnlos“, meint Werner. Grashei bringt es auf den Punkt: „Diese ganze exzessive Tunerei ist Mist.“

Über dieses Thema sollten sich die Rennveranstalter Gedanken machen. Sonst wird man so originale Fahrzeuge wie 0602 M und 3059 immer seltener in freier Wildbahn erleben. Und das wäre schade. Denn man muss sie sehen, hören und riechen, um eine Ahnung davon zu bekommen, wie es war - damals, am 27. Mai 1956. ◀